26
Wet uitwerking Autobrief II

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet inkomstenbelasting 2001, de Wet op de loonbelasting 1964, de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en de Provinciewet (Wet uitwerking Autobrief II) (34391).**

(Zie vergadering van 30 maart 2016.)

De **voorzitter**:
Ik heet de staatssecretaris van Financiën van harte welkom. We gaan verder met de tweede termijn van de Kamer. Ik geef als eerste de heer Bashir namens de SP-fractie het woord. De spreektijden zijn een derde van die in eerste termijn.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik heb in eerste termijn een uitgebreide inbreng geleverd over het wetsvoorstel en daarbij aangegeven hoe het anders zou moeten. Wat de SP betreft moeten wij echte keuzes maken. We moeten kiezen voor de toekomst en kiezen voor vergroening. Dat betekent dat wij kiezen voor betalen voor gebruik in plaats van voor alle andere systemen. Wij hadden de keuze kunnen maken om die stappen te zetten. Ik begrijp natuurlijk wel dat je dat niet in een keer kunt doen. Daar heb je tijd voor nodig. De staatssecretaris had de eerste aanzet daartoe kunnen geven. Ik vind het jammer dat hij daar geen stappen in wil zetten.

Wij hebben voorgesteld om het bijtellingspercentage niet tot 22 te verlagen maar tot 23 en de opbrengst daarvan te gebruiken om de particuliere gebruiker te stimuleren om groener te gaan rijden. Als het even kan willen wij de groene particuliere gebruiker stimuleren om nog groener te gaan rijden. De staatssecretaris was op dit punt niet echt welwillend. In de schriftelijke antwoorden die wij vandaag hebben gekregen. schrijft hij echter wel dat dit juridisch niet onoverkomelijk wordt geacht. Met andere woorden: het kan juridisch wel. Ik vraag de staatssecretaris dan ook om ons amendement van een positief advies te voorzien. Dan kan de SP-fractie het wetsvoorstel steunen. Als de staatssecretaris blijft vasthouden aan het ontraden van ons amendement over het niet tot 22% verlagen van het bijtellingspercentage maar tot 23, zal ik mijn fractie adviseren om tegen dit wetsvoorstel te stemmen.

Vanmorgen stond ik voor een rood stoplicht. Ik realiseerde mij dat terwijl ik rood had anderen groen hadden. Zo is het ook met dit wetsvoorstel. Wie groen heeft, heeft ook rood nodig. Als de staatssecretaris en de andere partijen vergroening willen, dan hebben zij rood nodig. Ze moeten dan ook naar ons, naar de rode partij kijken. Als zij ons amendement steunen, steunen wij het wetsvoorstel.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording en ook voor de schriftelijke reacties op de amendementen. GroenLinks blijft enorm verbaasd. Een regering ontwerpt een beleid, ontdekt dat dit niet het gewenste effect heeft en in plaats van dit beleid bij te stellen en het beter te finetunen, laat de regering de vervuiling van het wagenpark oplopen; dan maar minder auto's met een stekker, dan maar minder langzaam de toekomst in. Ik had erg gehoopt dat dit kabinet meer ambitie had. Als het de eerste keer niet helemaal goed ging, ga je het beleid bijstellen.

Ik vind de omgang van de staatssecretaris met de eigen prognoses merkwaardig. De prognoses zijn veel minder stekkerauto's en veel meer CO_2-uitstoot. De staatssecretaris is echter een optimistisch mens en denkt dat het allemaal wel los zal lopen. Doet deze staatssecretaris dat ook met andere cijfers en andere prognoses? Je zou toch zeker verwachten dat men op Financiën met een zekere mate van exactheid hiermee omgaat of dat er wordt gewerkt met bandbreedtes. Daar ben ik wat in teleurgesteld. Prognoses zijn blijkbaar ook maar een mening.

Ik heb drie moties. GroenLinks gaat toch een oproep doen om ook in Nederland het wagenpark langzaam schoner te maken. We zijn dan zo'n beetje wel het land met de meest toegenomen CO_2-uitstoot dit jaar en minst schone energie in Europa. Wij hebben kansen zat, ook voor meer werkgelegenheid in het zuiden. Ik heb gehoord dat BMW interesse heeft om zijn duurzame auto's in Limburg te laten te maken en dat is fantastisch. Dat moet iets zijn dat ook de staatssecretaris aanspreekt. When at first you do not succeed, you try and try again. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het energieakkoord uitspreekt dat het Rijk vanaf 2016 deelneemt aan het onderzoek over betalen bij gebruik voor voertuigen als vereenvoudiging in het fiscale stelsel;

overwegende dat bij een gedegen onderzoek naar "betalen voor gebruik" ook de optie van een persoonlijk reisbudget waarin reiskostenforfait en leaseregelingen verwerkt zijn, betrokken moet worden;

verzoekt de regering, kansrijke en doeltreffende opties in kaart te brengen voor "betalen voor gebruik", inclusief een persoonlijk reisbudget, en de Kamer hierover voor het zomerreces te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Weyenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (34391).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het energieakkoord het doel staat om vanaf 2035 alleen nog auto's te verkopen die CO_2-emissievrij rijden;

constaterende dat het energieakkoord ter invoering van dit doel spreekt van een ingroeimodel met tussendoelen;

constaterende dat de motie-Vos c.s. vraagt om te streven naar louter emissievrije auto's te verkopen vanaf 2025;

verzoekt de regering, deze twee scenario's in kaart te brengen met een ingroeimodel, tussendoelen en evaluaties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Weyenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (34391).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er vanaf 2017-2020 ruim 60.000 stekkerauto's uit de lease op de tweedehandsmarkt zullen komen;

overwegende dat ook stekkerauto's minder CO_2 en NO_X uitstoten dan reguliere auto's;

overwegende dat deze duurzamere voertuigen fiscale stimulering hebben genoten;

overwegende dat deze milieuwinst naar het buitenland kan weglekken;

overwegende dat dan ook een extra stimulans voor het verbeteren van onze laadinfrastructuur weglekt;

verzoekt de regering, voorstellen te doen om de lease-stekkerauto's die in de periode 2017-2020 op de tweedehandsmarkt komen, voor de Nederlandse markt te behouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (34391).

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden, zowel de mondelinge antwoorden als de schriftelijke aanvulling. De kern blijft voor de VVD-fractie dat wij het totale pakket voorstellen goed vinden, ook al omdat 90% van de autorijders erop vooruitgaat. Toch zijn er altijd een paar punten van aandacht.

Ten eerste de dieselafspraak voor oudere auto's. Het is een afspraak. Het is niet meteen iets waarvoor wij enthousiast zijn, maar wij houden ons aan afspraken. De vraag is alleen wat de extra opbrengst ervan is. Ik heb dat al in eerste termijn gevraagd. De antwoorden hebben mij niet de gewenste duidelijkheid gebracht en dat brengt mij tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er vanaf 2019 een nieuwe dieseltoeslag in de motorrijtuigenbelasting wordt ingevoerd;

constaterende dat in de Autobrief II staat dat de opbrengst van deze toeslag bijdraagt aan de algemene verlaging van de motorrijtuigenbelasting;

constaterende dat zowel de structurele als tijdelijke extra opbrengsten van deze maatregel niet zijn verwerkt in de budgettaire begroting bij de Wet uitwerking Autobrief II;

verzoekt de regering, de opbrengst van deze maatregel in te boeken en terug te sluizen door verdere generieke verlaging van de motorrijtuigenbelasting bij het Belastingplan 2017,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Neppérus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (34391).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wil graag weten of de VVD-fractie het transportgedeelte uit het energieakkoord volledig ondersteunt en uitgevoerd wil hebben.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
De VVD is altijd erg voor het energieakkoord, maar er is vorige week een motie aangenomen waarin geheel wordt afgeweken van dat energieakkoord wat betreft de auto's. Mijn fractie vindt dat een heel rare stap. Wij hebben het energieakkoord getekend en voeren dat uit. Met de motie van de heer Vos en van anderen, die vorige week is aangenomen, wordt daar helaas van afgeweken.

De **voorzitter**:
Het debat daarover is al uitgebreid gevoerd.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ja, maar die motie is aangenomen. Met wat erin staat, is mijn fractie het niet eens. Hiermee is afgeweken van het energieakkoord dat wij verder uitvoerden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik vroeg slechts of de VVD-fractie wil dat het energieakkoord in de huidige vorm volledig wordt uitgevoerd. Wil zij ook het transportgedeelte van dat energieakkoord volledig uitvoeren? De tekst die mevrouw Neppérus nu uitspreekt, de motie die zij indient en de steun die zij nu geeft aan de Autobrief, druisen in tegen dat energieakkoord. Mevrouw Neppérus verweet zojuist de heer Vos dat hij iets heeft gedaan dat tegen het energieakkoord indruist, maar als ik mevrouw Neppérus nu hoor spreken, moet ik concluderen dat er bij de VVD-fractie precies hetzelfde gebeurt. Ik vroeg dus om een bevestiging. Wordt het energieakkoord door de VVD-fractie omarmd en naar de letter uitgevoerd? Of zegt de VVD-fractie: ja, op dit punt geven wij liever de automobilisten van vervuilende auto's voordeel en daarvoor moet het energieakkoord dan maar even wijken?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik luister met verbazing naar wat mevrouw Van Tongeren zegt. Wij voeren het energieakkoord uit. Wij hebben gezegd: wij tekenen deze afspraak en staan voor onze handtekening, ook al vind ik het niet leuk. Het komt echter wel vaker voor dat je dingen niet leuk vindt. Wij voeren het energieakkoord uit, maar mijn fractie is wel diep teleurgesteld over wat er vorige week is gebeurd met die bewuste motie-Vos.

Ik kom op de vragen hoe de uitgaven verlopen om bepaalde auto's te stimuleren en wat er gebeurt als die uitgaven buitensporig stijgen, en op het toezicht daarop. De heer Van Dijck en de heer Omtzigt hebben het daarover vorige week uitgebreid gehad en er wordt ook in de antwoorden over geschreven. Volgens mij is dat echt een belangrijk punt dat we goed moeten kunnen volgen. De staatssecretaris schrijft over een noodremprocedure. Het amendement dat is ingediend door de heer Omtzigt, gaat mijn fractie zorgvuldig bestuderen. Stimuleren is goed, maar je moet wel bekijken of het een beetje binnen de perken blijft. Als dat niet zo is, ontstaan er weer andere financiële problemen.

Bij de milieuzones speelt nog steeds het risico van een dubbele heffing. We gaan oudere dieselauto's wat zwaarder aanpakken, maar tegelijkertijd zijn er toch gemeenten bezig met het invoeren van milieuzones. Er zijn hierover vele Kamervragen gesteld. Ik heb begrepen dat het er meer dan 100 waren. Wij wachten de antwoorden daarop af. Volgens mijn fractie zit daar toch iets in van dieselauto's die dubbel worden gepakt. In feite is er sprake van een dubbele heffing en van het dubbel aanpakken van die oudere dieselauto's. Wij zouden daarom graag willen dat de staatssecretaris zich in het kabinet ervoor inspant dat dat dubbel aanpakken gaat verdwijnen.

☐

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik wil nogmaals benadrukken dat ik een tegenstander ben van de instrumentele functie van belastingheffing. Belastingen zijn er niet om gedrag te sturen, dus ook niet om bepaalde auto's te bevoordelen of te benadelen. Wat dat betreft ben ik dus eigenlijk een principiële tegenstander van deze Autobrief. Maar goed, ik ben ook realist. Daarom sluit ik mij aan bij de realiteit. In de praktijk zal ik dus voor dit wetsvoorstel stemmen.

Net als de heer Omtzigt vraag ik speciale aandacht voor de buitenlandse kentekens. De staatssecretaris weet dat ik er altijd mijn best voor heb gedaan, ervoor te zorgen dat iedereen die in Nederland woont en werkt zijn "fair share" betaalt. Nederland is immers geen belastingparadijs. Dat betekent ook dat mensen die uit een Oost-Europees land komen maar hier wonen en in de auto van een Poolse schoonmoeder rijden, hier gewoon verzekerd moeten zijn, apk-plicht hebben en vooral ook wegenbelasting moeten betalen. Ik vraag dus speciale aandacht voor die vraag die de heer Omtzigt hierover in de eerste termijn stelde. Hoe gaan we nu echt gebruikmaken van die 2 miljard foto's die hier per jaar van die kentekens worden genomen?

Ik heb samen met het CDA een amendement ingediend waarmee emissievrije auto's per saldo een bijtelling in de inkomstenbelasting krijgen van 10%. Zulke auto's zijn er op dit moment alleen nog maar van het merk Tesla op de markt. Ik vind het belachelijk om zulke auto's extra te bevoordelen. 10% is al zeer, zeer gematigd. Laten wij hier met z'n allen vooral geen nieuwe plug-inhybridetoestanden creëren.

De aandacht voor lpg vind ik ondermaats in dit hele debat. Ik vind het jammer dat deze brandstof, die in Nederland zo'n mooie start had, toch langzaam naar de achtergrond wordt gedrukt, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat lpg lange tijd als volwaardig alternatief gold naast benzine en diesel als brandstof voor personenwagens;

constaterende dat uit onderzoek blijkt dat lpg op de terugweg is in het Nederlandse wagenpark terwijl lpg voordelen heeft ten opzichte van andere fossiele brandstoffen onder andere op milieugebied;

verzoekt de regering, bij de inrichting van autobelastingen te streven naar een level playing field voor de verschillende autobrandstoffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Vliet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (34391).

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Tot slot sluit ik mij wat de milieuzones betreft volledig aan bij mevrouw Neppérus. Ik walg van die dingen. Wat mij betreft mogen ze zo snel mogelijk worden afgeschaft. Dat zeg ik niet omdat ik zelf een diesel rijd, maar omdat het gewoon onzin is.

☐

De heer **Groot** (PvdA):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden en zijn brief van hedenochtend. Er ligt nu een nieuwe wet op de autobelastingen. Daarover is de Partij van de Arbeid tevreden. Autorijden wordt voor bijna 90% van de mensen goedkoper. Wij maken een einde aan de oversubsidiëring van dure plug-ins. De belastinginkomsten worden stabieler. Leaserijders gaan weer een normale bijtelling betalen. En het belangrijkste van alles: wij zetten vol in op het stimuleren van volledig elektrische auto's en investeren zo in een duurzame toekomst.

Ik ben ook blij om te constateren dat ook organisaties als de ANWB en de autobranche met duizenden werknemers met deze autobelastingen uit de voeten kunnen, ondanks dat de autobelastingen weer iets gaan stijgen.

Ik heb geluisterd naar de zorgen over de tweedehandsmarkt voor plug-inhybrides. Ik denk het op zich zal meevallen, want het gaat om auto's die uit de lease komen en zes jaar oud zijn. Toch merk ik dat men vreest dat die dingen geëxporteerd gaan worden. Dan kan het helpen om de wegenbelasting voor hybrides wat meer te verlagen. Ik begrijp dat mevrouw Schouten een amendement van die strekking indient. Dat zal ik graag meeondertekenen.

D66 mag dan bang zijn dat het milieu de dupe wordt van deze autowet, de heer Omtzigt vreest juist een te groot succes. Hij denkt namelijk dat de fiscale faciliteiten voor auto's zo royaal zijn dat het storm gaat lopen bij de autohandel. Ik neig wat meer naar de positie van de heer Omtzigt, want wij hebben door schade en schande geleerd dat de autohandel en de automobilisten heel snel reageren op financiële prikkels, sneller dan iedereen voor mogelijk houdt en sneller dan waar de modellen rekening mee houden.

De **voorzitter**:
De heer Van Weyenberg wordt ongeduldig, want hij staat er al heel lang.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
In eerste termijn heeft de heer Groot consequent mijn vragen niet beantwoord. Die gingen erover dat het autopark van nieuwe auto's 10% vuiler wordt, dat 20% van de leaseauto's vuiler wordt, dat er 100.000 elektrische auto's minder komen. Ik heb nu één concrete vraag. Ik zou het waarderen als ik daar in deze tweede termijn gewoon een helder antwoord op krijg. Er is een motie van de heer Vos. Hulde daarvoor en steun van mijn fractie. Die zegt dat alle nieuw verkochte auto's in 2025 elektrische auto's moeten zijn. Nou heb ik eens bekeken hoeveel elektrische auto's er in 2020 zijn door deze Autobrief, want daar was de heer Groot net heel trots op. Hij zei: wij zetten vol in op elektrisch! Hoeveel elektrische auto's rijden er met deze Autobrief in 2020?

De heer **Groot** (PvdA):
Ik heb net gezegd dat ik de waarneming van de heer Omtzigt deel dat het heel snel gaat met de verkoop van elektrische auto's als je eenmaal een flink fiscaal voordeel gaat uitdelen. Hoeveel dat precies is, weet ik niet. Wij weten wel dat het nu al veel sneller gaat dan wij verwachten. Tesla heeft afgelopen weekend een nieuw model gepresenteerd van €35.000. Het is een mooie auto, een aantrekkelijk aanbod. Die zou zomaar heel hard kunnen gaan in de verkoop, zeker als je ziet met welke fiscale faciliteiten Nederland die bevordert. Vraag mij niet naar aantallen. Het kan heel snel oplopen. Daarover ging ook het laatste stukje van mijn inbreng.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Het is een beetje pijnlijk. Wij horen van de PvdA de hele tijd een lofzang op de elektrische auto, maar op de simpele vraag hoeveel er dan komen, is het antwoord van de PvdA dat zij dat niet weet. Ik weet het wél, want TNO heeft het doorgerekend: 65.000 elektrische auto's. De heer Groot beweert dus dat in 2025 alle nieuwe auto's elektrisch zijn, terwijl uit de Autobrief blijkt dat het er, met steun van de PvdA, 65.000 zullen zijn in 2020. Dat zeg ik niet, dat wordt gezegd in een onafhankelijk onderzoek van Policy Research Corporation en TNO, gedaan in opdracht van het kabinet. De heer Groot moet gewoon eerlijk zijn: deze brief is slecht voor het aantal elektrische auto's. Ik snap best dat hij iets aan overstimulering wil doen, maar hij slaat nu volledig door. Het feit dat de heer Groot niet eens weet wat de effecten daarvan zijn op het elektrisch wagenpark, zegt alles.

De heer **Groot** (PvdA):
Datzelfde TNO-rapport voorspelde 70.000 auto's aan het eind van 2016, maar wij zitten nu al op 90.000 auto's. Wij weten dus hoe snel ramingen weer achterhaald kunnen zijn. Deze fiscale faciliteiten zijn niet alleen in absolute zin, maar ook in relatieve zin heel fors ten opzichte van andere modellen. De verwachting is dus gewekt dat het heel snel kan lopen. Hoe snel het zal lopen, kan echter niemand vooraf zeggen.

De heer **Bashir** (SP):
Begrijp ik het goed dat de PvdA-fractie alleen voor fiscale faciliteiten is als die voor een select groepje mensen gelden en dat de PvdA-fractie daar meteen mee wil stoppen zodra de massa er gebruik van wil maken?

De heer **Groot** (PvdA):
Integendeel. Het stimuleren van het gebruik van elektrische auto's gebeurt ook om de technologie een kans te geven. Nu komen er modellen beschikbaar die ook voor de gewone man bereikbaar zijn en nu gaan wij gewoon door met die fiscale faciliteiten. Het vermoeden dat de heer Bashir uitspreekt, deel ik dus niet.

De heer **Bashir** (SP):
De heer Groot zei zojuist zelf dat hij het met de heer Omtzigt eens is. In het wetsvoorstel wordt uitgegaan van een bijtelling van 4%. De heer Omtzigt stelt een bijtelling van 10% voor, en de heer Groot zegt dat hij het daarmee eens is ...

De heer **Groot** (PvdA):
Nee, dat zeg ik niet.

De heer **Bashir** (SP):
... omdat ook hij overstimulering vreest. Mijn vraag is hoe de PvdA dan tegen 2025 de niet-elektrische auto's wil verbieden, zoals voorgesteld werd, als de stimulering meteen al beperkt wordt?

De heer **Groot** (PvdA):
Die veronderstelling is verkeerd. Wij steunen niet het amendement om de bijtelling meteen naar 10% te brengen. Dat zullen wij niet doen. Dat zou ook een inbreuk zijn op de afspraken die zijn gemaakt bij de totstandkoming van de Autobrief. Wat wij wel willen, zal ik zeggen aan het eind van mijn bijdrage.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De PvdA vindt GroenLinks vaak aan haar zijde als het gaat om het uitvoeren van het energieakkoord. Een deel van onze teleurstelling over de PvdA wordt dan ook veroorzaakt door het feit dat nieuwe leaseauto's volgens de berekeningen van deskundigen 22% vuiler worden doordat de bijtelling van 25% naar 21% gaat. Ook de PvdA-kiezers wonen vaak in de wijken waar die auto's langs rijden, waar de mensen daadwerkelijk korter leven. Het is een half pakje sigaretten roken per keer. Hoe ziet de PvdA aan de ene kant het uitvoering willen geven aan het energieakkoord en aan de andere kant het stimuleren van viezere leaseauto's? Het gaat om 22% meer vieze auto's.

De heer **Groot** (PvdA):
Het werd tijd om weer terug te gaan naar meer normale leasepercentages, want alle auto's, ook de viezere auto's, moeten bijdragen aan de kosten van de weg. Het is dus goed dat wij weer naar normale bijtellingspercentages gaan. Als je de Autobrief goed leest, kun je vaststellen dat grosso modo het beeld is — pak mij niet op een specifiek type — dat kleinere auto's naar verhouding goedkoper worden en dat voor duurdere auto's wat meer betaald moet worden.

De **voorzitter**:
Tot slot over dit punt, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De heer Groot kijkt blijkbaar naar andere cijfers dan ik, want ik zie duidelijk de bijtelling voor de zwaarste en vuilste categorie, die nu op 25% zit, naar beneden gaan. Ik begrijp niet dat de PvdA dat deel van de Autobrief steunt. Je zou verwachten dat de PvdA, gelet op het proberen te behalen van de doelen in het energieakkoord, zich zou afvragen waarom wij in deze tijd de zware en vuile leaseauto's goedkoper maken.

De heer **Groot** (PvdA):
Er zit ook een agenda van vereenvoudiging achter. We gaan toe naar een algemeen percentage van 22. Het percentage dat onder 25 viel, was heel klein. Voor die auto's wordt het iets goedkoper. Daar staat tegenover dat heel veel zuinige modellen naar verhouding nog goedkoper worden. Je kunt niet alles binnenhalen; dit is gewoon het compromis dat we hebben bereikt. Al met al is het wat ons betreft een verdedigbaar en ook milieuverantwoord geheel.

De **voorzitter**:
Dit is al uitgebreid in de eerste termijn besproken.

De heer **Groot** (PvdA):
Dat klopt, maar blijkbaar blijven er altijd vragen over.

Ik had het over mogelijke fiscale overstimulering van elektrische auto's als het echt storm gaat lopen. Ik vind dat de staatssecretaris hierop een helder antwoord heeft gegeven in zijn brief van vanochtend: mocht het zo zijn dat de elektrische auto's over een paar jaar overgestimuleerd worden of, om het positiever te formuleren, als blijkt dat minder fiscale stimulering nodig is om elektrisch rijden de markt te laten veroveren, dan kunnen wij de fiscale faciliteiten tijdig meer op maat snijden. Dat kan via spoedwetgeving, daar kan ik mee uit de voeten. Dan kunnen we onze belastingmiddelen wellicht effectiever inzetten.

Ten slotte kom ik op lpg. De heer Van Vliet zei daar al iets over. Ik kan me wel vinden in zijn waarneming dat dit punt er in dit debat een beetje bekaaid van af komt. Ik sta sympathiek tegenover de motie van de heer Van Vliet.

☐

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Voorzitter. Ik zit nog even te kauwen op die laatste opmerking van de heer Groot. Als ik het goed begrijp, zegt hij dat we snel de belastingen gaan verhogen als elektrisch rijden een succes is. Dan weten de elektrisch rijders dat ook weer.

Voorzitter. Mijn fractie heeft grote zorgen over deze wet. Dat bleek al in de eerste termijn, dus dat zal ik niet herhalen. 10% hogere CO_2-uitstoot voor het nieuwe wagenpark. 22% hogere CO_2-uitstoot van nieuwe leaseauto's. 100.000 elektrische auto's minder dan in het basisscenario. Dat allemaal onder verwijzing naar het Europese bronbeleid, terwijl de autofabrikanten na de fraude met de NO_x-uitstoot juist meer tijd hebben gekregen om aan de regels te voldoen.

Op één punt ben ik blij: de uitwerking van de motie-Van Weyenberg/Grashoff over de laadpalen. Dit is een goede stap voor de openbare laadpalen, maar er is nog een wereld te winnen, vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de uitwerking van de motie-Van Weyenberg/Grashoff resulteert in een verlaagd vast tarief voor openbare laadpalen;

overwegende dat dit een belangrijke stap vooruit is voor elektrisch vervoer, maar er wel verschil blijft bestaan tussen de belasting op thuisladen, laden op publieke laadpunten en laden op de aansluiting van een grootverbruiker;

verzoekt de regering, te streven naar één vast laag belastingtarief op stroom voor elektrische auto's en de Kamer uiterlijk 1 oktober 2016 te informeren over hoe dit gerealiseerd zou kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Weyenberg en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (34391).

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Over de export van de hybrides dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een risico bestaat dat plug-inhybrides, die fiscaal gestimuleerd zijn aangeschaft op de zakelijke markt, geëxporteerd worden zodra het leasecontract afloopt;

overwegende dat juist in de particuliere tweedehandsmarkt een grotere prijsprikkel bestaat om elektrisch te rijden met de plug-inhybrides, wat bevorderlijk is voor de luchtkwaliteit in Nederland;

verzoekt de regering, te monitoren waar de plug-inhybrides terechtkomen na afloop van de leaseperiode en hierover te rapporteren aan de Kamer;

verzoekt de regering voorts, naar aanleiding hiervan te bezien of in 2019 het halftarief in de motorrijtuigenbelasting behouden zou moeten blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Weyenberg en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (34391).

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Ook heb ik twee moties medeondertekend van mevrouw Van Tongeren. De ene motie vraagt om een nader onderzoek naar rekeningrijden en de andere om een onderzoek naar elektrische auto's waarin staat hoe we de mooie doelstellingen zoals verwoord in de motie van collega Jan Vos van de Partij van de Arbeid, om vanaf 2015 enkel nog elektrische auto's te verkopen, ook echt kunnen gaan halen.

Ik heb nog een slotmotie, over de gewenste vereenvoudiging.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ruim 50 vrijstellingen en uitzonderingen in de autobelastingen fraudegevoelig zijn en de uitvoering de Belastingdienst circa 70 fte en 4,5 miljoen euro per jaar kost;

overwegende dat deze vrijstellingen de transitie naar emissieloos vervoer vertragen, doordat de betreffende sectoren geen prikkel hebben om te kiezen voor schonere voertuigen;

verzoekt de regering, te verkennen hoe het aantal bijzondere regelingen in de autobelastingen afgebouwd kan worden, waarbij de betreffende sectoren gericht gecompenseerd worden buiten de fiscaliteit om;

verzoekt de regering voorts, deze verkenning uiterlijk op Prinsjesdag 2016 naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Weyenberg en Schouten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (34391).

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dit zijn twee merkwaardige moties. We spreken vandaag over een wetsvoorstel dat de autobelastingen voor ongeveer de komende vijf jaar vastzet. Dan kun je met een wijzigingsvoorstel komen om het halftarief te handhaven voor de Mitsubishi Outlanders. Dat was de eerste motie. Maar dan zou het een partij ook sieren om te zeggen dat ze dat dekt uit een kleine verhoging links of een kleine verhoging rechts. Hetzelfde geldt voor het afschaffen van de vrijstellingen. Daar kun je voor kiezen, maar waarom komt de D66-fractie aan het eind van een traject waarin alle autobelastingen voor de komende vijf jaar worden vastgelegd, met het idee om daar volgend jaar nog een keer over te praten? Daarmee gaat D66 dwars door het hele idee van de Autobrief heen.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat klopt niet. Laten we beginnen met die uitzonderingen. We zijn allemaal op zoek naar een manier om het op een dusdanige manier te doen dat we het kunnen teruggeven. Hoe geven we de brandweer of de politie geld zodat ze zelf meer zuinige brandweer- en politiewagens kunnen kopen? Dat geldt ook voor taxi's, bestelbussen et cetera. Over die

terugsluis is overigens nog geen enkele duidelijkheid. Ik roep de staatssecretaris dan ook op om daarop door te gaan. Volgens mij heeft ook de heer Omtzigt die oproep gedaan rondom de vereenvoudiging. Het lukt nu blijkbaar niet om het idee van de terugsluis uit te werken. Daar heeft de staatssecretaris ook na het vorige debat niet voor gekozen. Wij zeggen: begraaf dat onderwerp niet; studeer daarop door, zoek varianten. Dat lijkt me een zoektocht waarbij ik verwacht dat de heer Omtzigt aan mijn zijde staat.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik constateer dat de heer Van Weyenberg geen antwoord geeft op het eerste punt. Waarom biedt de D66-fractie geen dekking om het halftarief te handhaven? Welke andere belastingen wil zij verhogen? Wat het tweede punt betreft is er geen enkel D66-amendement ingediend en kan er straks heel makkelijk worden tegengestemd. D66 moet dan maar zelf kijken wat het ervan vindt, maar dan weten we niet hoe de autobelastingen eruit zouden hebben gezien als D66 het voor het zeggen zou hebben.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Dat vind ik een beetje een raar verwijt. Volgens mij ben ik al sinds het begin van dit wetgevingstraject glashelder over wat mijn fractie wil. Er ligt overigens een amendement, ingediend samen met mevrouw Van Tongeren. De staatssecretaris zegt dat het gaat meevallen met de export. Deze motie vraagt om dat in de gaten te houden, want als dat misgaat, moet de staatssecretaris ingrijpen. Dat lijkt me een goede manier om het te doen. Overigens noemt de heer Omtzigt zelf een variant in zijn amendement over de volledig elektrische auto's. Ik vind het dus echt een bizar verwijt.

☐

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn beantwoording van vorige week en voor de brief die hij heeft gestuurd naar aanleiding van de ingediende amendementen. Ik moet bekennen dat ik te laat was met het indienen van mijn amendementen, zodat ze niet konden worden meegenomen in de brief. Vandaag zijn er door ons nog twee amendementen ingediend, die ik hier graag toelicht. Allereerst een amendement om de dieseltoeslag niet af te bouwen — dat staat in de brief — maar om die gelijk te houden en om de opbrengst daarvan te gebruiken om de bpm wat verder te verlagen. Daarmee heb ik geprobeerd om de grote wens van de staatssecretaris, om de bpm wat sneller af te bouwen, te helpen realiseren. Tegelijk wil ik wel dat er een prikkel komt om naar zuinigere auto's te kijken. Volgens mij is dat win-win.

Mijn tweede amendement komt deels tegemoet aan de zorgen die hier breder leven over de export van hybride plug-ins die uit de lease de particuliere markt op komen en straks te maken krijgen met een driekwart bijtelling in de motorrijtuigenbelasting. Dit is wat technisch, maar ik denk dat de meesten het wel begrijpen. Wij willen graag dat die auto's ook op de Nederlandse markt interessant blijven. We hebben er ontzettend veel geld ingestoken om ze te subsidiëren. Het is dan verstandig om ze op de Nederlandse markt aantrekkelijk te houden. Ook moeten al die particulieren die al een dergelijke auto hebben aangeschaft, daarvoor niet gestraft worden. Wij dekken dat door de bijtelling voor de plug-ins eerder naar het 22%-tarief te laten gaan. We denken daarmee ook te stimuleren dat particulieren zuinig kunnen rijden.

Wij delen de ambitie van het kabinet om snel over te gaan naar elektrisch rijden en ook om in te zetten op een ambitieus bronbeleid. Ik heb de staatssecretaris daarover iets horen zeggen in zijn termijn, maar ik wil graag nog de bevestiging, of misschien wel de toezegging, dat het kabinet er inderdaad veel aan gelegen is om snel na 2021 in te zetten op een pad richting 35 gram per kilometer en dat het echt de ambitie van het kabinet is om dat, misschien ook sneller dan nu gepland staat, te realiseren.

Over de vrijstelling heb ik inderdaad een motie ingediend met de fractie van D66. Wij hadden daar tijdens het eerste overleg over de Autobrief al vragen over en daarom hebben wij deze motie om het nog eenvoudiger te maken medeondertekend.

Tot slot dien ik nog een motie in met de heer Groot om nog eens extra te stimuleren dat ervoor wordt gezorgd dat vervuilende oude diesels van de weg afgaan. Dat is iets wat we met z'n allen proberen te realiseren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering in 2019 een toeslag invoert op de motorrijtuigenbelasting voor oude zeer vervuilende dieselbestelauto's zonder roetfilter;

overwegende dat veel eigenaren van dieselbestelauto's onvoldoende middelen hebben om hun oude bestelauto te vervangen;

verzoekt de regering, een opkoopregeling uit te werken voor oude dieselbestelauto's die te maken krijgen met de mrb-toeslag en de opbrengsten van de toeslag te bestemmen voor de financiering van de regeling;

verzoekt de regering tevens, voor het geval die opkoopregeling niet tijdig tot stand komt, de opbrengst van de mrb-toeslag terug te sluizen in een lagere motorrijtuigenbelasting,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Schouten en Groot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (34391).

☐

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Voorzitter. De PVV vindt deze Autobrief een gemiste kans. De staatssecretaris denkt namelijk dat hij efficiënter kan sturen op klimaatwinst. Sterker nog, we hebben gezien hoe

inefficiënt het was: €3.000 per ton CO_2-reductie, terwijl je op de markt voor €5 klaar bent. De vraag aan deze staatssecretaris is dan ook hoeveel klimaatwinst hij met deze autobrief denkt te kunnen behalen. Praten we hier over een paar jaar over €4.000 of €5.000 per ton CO_2-reductie, terwijl het op de markt voor €5 kan? Ik zie de efficiëntie en de klimaatwinst namelijk niet in deze brief. De staatssecretaris geeft ook zelf toe dat de lage bijtelling op elektrische auto's geen effect heeft en toch zet hij haar op 4%. Hij geeft ook toe dat de bpm vereenvoudigd en eigenlijk helemaal afgeschaft zou moeten worden, maar hij doet vervolgens het tegenovergestelde. In plaats van minder CO_2-categorieën komen er nu meer. Dat is een gemiste kans.

De PVV vindt het ook onbegrijpelijk dat er nu weer een bpm CO_2-kerstboom wordt opgetuigd. De vraag doemt dan ook op of het niet slimmer zou zijn om deze Autobrief uit te stellen. In het najaar komt er een nieuwe meetmethode vanuit Brussel, waardoor de hele tabel weer kan veranderen. Begin volgend jaar zijn er weer verkiezingen, waardoor het draagvlak voor deze brief weer kan veranderen. Lopen we dus niet het risico op allerlei tussentijdse wijzigingen, met risico's van uitvoerbaarheid voor de Belastingdienst en naheffingen voor de belastingbetaler? De Belastingdienst, de belastingbetalers en de autodealers worden er hoorndol van. Daarop krijg ik graag een reactie van deze staatssecretaris.

De heer **Bashir** (SP):
De woordvoerder van de PVV stelde een aantal vragen over het klimaat. Hoeveel klimaatwinst moet dit wetsvoorstel behalen om de PVV ervoor te laten stemmen?

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Zoals ik in de eerste termijn al aangaf, houdt de PVV niet van fiscaal instrumentalisme. Deze Autobrief is daar weer een typisch voorbeeld van. We hebben gezien wat de vorige Autobrief heeft bewerkstelligd. De Algemene Rekenkamer heeft er gehakt van gemaakt. Er is 5 miljard door het putje gegaan zonder klimaatwinst. Er was nul extra CO_2-reductie. Dat was de conclusie van de Algemene Rekenkamer. Nu komt er weer zo'n brief met zo'n bpm-kerstboom, CO_2 en noem maar op. Dit zal weer geen effect hebben.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):
Dan begrijp ik de vragen van de PVV over het klimaat niet, want de PVV is dus hoe dan ook tegen, hoeveel klimaatwinst er ook wordt gehaald. De PVV zegt dat zij niet van fiscaal instrumentalisme houdt, maar volgens mij is het iets anders: de PVV houdt niet van het klimaat. Dat is het.

De heer **Groot** (PvdA):
De heer Van Dijck weet heel goed dat we die subsidies van €3.000 per ton CO_2 sterk gaan verminderen en dat de hele Autobrief gebaseerd is op het streven om een eind te maken aan die fiscale oversubsidiëring en terug te gaan naar het normale bijtellingspercentage. Is de heer Van Dijck serieus met zijn voorstel om deze Autobrief uit te stellen? Heeft hij wel gepraat met de branche? Ik denk dat je de branche, de ANWB en de autohandelaren geen slechtere dienst kunt bewijzen dan nu opnieuw onduidelijkheid te laten ontstaan over de toekomst van de autobelasting. Zij vonden het juist zo fijn dat er nu duidelijkheid komt, dat het simpeler en ook beter uit te leggen wordt, dat er minder marktverstoring is en noem maar op. Ik kan dat pleidooi niet plaatsen, maar misschien kan de heer Van Dijck een nadere toelichting geven.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik zei al dat dit een gemiste kans is. De Autobrief kon namelijk veel simpeler. De PVV is voor lagere belastingen voor iedereen. In de brief die we vandaag van de staatssecretaris kregen, staat dat er een nieuwe meetmethode komt uit Brussel en dat de staatssecretaris serieus overweegt om straks twee extra CO_2-tabellen te hanteren binnen de bpm. Dan hebben we straks, aan het einde van volgend jaar, vier CO_2-tabellen voor de bpm, terwijl de staatssecretaris er eigenlijk voorstander van is om de bpm af te schaffen. Wat krijgen we daarvoor in de plaats? Vier CO_2-tabellen waar we allemaal hartstikke gek van worden. De dealers en de belastingbetalers weten niet meer waar zij aan toe zijn en dit doet niets voor het milieu, zoals het de afgelopen vijf jaar ook niets voor het milieu heeft gedaan. De staatssecretaris spreekt in zijn brief over wezenlijke aanpassingen in de systemen van de Belastingdienst. Als het gaat over aanpassingen in de systemen van de Belastingdienst, houd ik mijn hart al vast. Hij heeft het zelfs over twee extra tabellen in de bpm tijdens de transitieperiode. Wie verzint dit? Vier extra CO2-tabellen voor de bpm, terwijl we juist een simpele vereenvoudigde bpm zouden moeten willen.

Tot slot. De staatssecretaris heeft ook geen antwoord op de parallelimport en dat vind ik beangstigend. 150.000 van de 400.000 nieuw verkochte auto's worden parallel geïmporteerd. Een derde van de nieuwe auto's komt uit de parallelimport. Hij noemt het zelfs een hele bedrijfstak; een industrie die bezig is om de bpm te ontwijken en de hele autobranche dreigt te besmetten. Het zou linkse partijen toch moeten aanspreken om iets te doen aan het ontwijken van de bpm; denk aan de Panama Files. De staatssecretaris staat erbij en kijkt ernaar. Hij kan er niets tegen doen. Hij mag er niets tegen doen, omdat internemarktregels uit Brussel dat tegenhouden. Wat hij wel kan doen, is de bpm afschaffen of versneld afbouwen, zodat die hele industrie in één klap failliet gaat. Maar nee, dat gebeurt niet. De PVV is bang dat door de huidige complexe systematiek van de bpm de parallelimport eerder zal toenemen dan afnemen. Is de staatssecretaris dat met mij eens? Heeft hij dat onderzocht? Als hij het met mij eens is, waarom grijpt hij dan niet in?

☐

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn uitgebreide beantwoording in de eerste termijn, zowel schriftelijk als mondeling. Er blijven echter een paar punten openstaan.

Ten eerste. We vroegen niet met wie het ministerie contact heeft gehad, maar hoe vaak er contact is geweest. Ik wil

het tabelletje met het aantal contacten toch graag horen, want dat was immers de vraag.

Ten tweede. We hebben twee amendementen ingediend en laat ik dan ook maar meteen tot de kern van de Autobrief komen. Het is best een goede brief, maar over de elektrische auto heerst bij een aantal partijen in de Tweede Kamer een misverstand, namelijk dat als je mooie auto's ziet die deel uitmaken van een doorbraaktechnologie, dat je die dan helemaal moet subsidiëren. Echt waar! Ik hoor iemand zeggen: "Nou helemaal ...". Dat klopt mevrouw van Tongeren: op die auto's krijgt men 80% belastingkorting. Daarvan durft de gemiddelde Nederlander alleen maar te dromen. Van de Tesla zijn er 300.000 verkocht in drie dagen, omdat het een mooie auto is en een mooie doorbraak. Mij ontgaat ten enenmale de reden waarom de Nederlandse leaserijder slechts €45 netto per maand hoeft te betalen om in een Tesla te rijden. De arme thuiszorgmedewerker of de arme loodgieter die voor zijn eigen busje moet zorgen, betaalt een veelvoud om in zijn eigen auto te rijden, al is het een derdehands Volkswagen Lupo. Het mag, maar het is niet eerlijk. Wat dat betreft had de heer Bashir een punt: dit blijft gehandhaafd voor de happy few, totdat iedereen het gaat doen, want dan gaan we het opheffen. Laten we het met mate doen. Dat hebben we geleerd van de Mitsubishi Outlander. We hebben hier miljarden aan subsidie verknald, zo schreef ook de Algemene Rekenkamer. Dezelfde fout wordt nu weer gemaakt. Daarom heeft de CDA-fractie twee amendementen ingediend, waarvan één om het bijtellingspercentage omhoog te brengen van 4 naar 10. Dat is nog steeds een forse korting op de 22%. Het mag gestimuleerd worden, maar we zijn gekke Henkie niet. Het tweede amendement dien ik in omdat sommige partijen het eerste niet willen, omdat de deal in ik weet niet wat voor beton gegoten is. Het is een noodremprocedure zodat de staatssecretaris per AMvB snel aanpassingen kan doen als de zaak uit de hand loopt, want anders mag de rest van Nederland ervoor betalen. Ik geloof dat ik een interruptie heb uitgelokt, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dat geloof ik ook.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het is het CDA gelukt. Hoeveel contact heeft de heer Omtzigt gehad met de RAI Vereniging, de BOVAG en PON om te komen tot het standpunt dat het CDA nu inneemt? En dan vraag ik niet eens alle e-mails op. De staatssecretaris begrijpt de aard van de interruptie, zie ik aan zijn glimlach.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Maximaal één keer. Degenen met wie ik het meest gemaild heb, zijn de vertegenwoordigers van Tesla.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dank voor dit antwoord. Het verrast mij dat de heer Omtzigt geen contact heeft opgenomen met de andere organisaties in de branche om tot dit standpunt te komen. Hoe denkt het CDA een transitie tot stand te brengen? In het CDA-verkiezingsprogramma staat veel over de transitie naar een schone economie en tot vanochtend meende ik dat het CDA een enthousiast ondersteuner was van het energieakkoord. Hoe rijmt het CDA dit amendement over het verzwaren van belasting op de enige grotere elektrische auto die een fatsoenlijke concurrent zijn voor de zware Audi's en BMW's, met de steun om het energieakkoord uitgevoerd te krijgen? Ze gaan niet samen namelijk.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Die gaan wel degelijk samen. Wij stellen een bijtellingspercentage van 10 voor. Dan betaalt de gemiddelde Teslaleaserijder — niet degene die er privé een koopt — iets meer dan €100 netto per maand voor die nieuwe auto. Daarmee is die auto goedkoper dan welke andere leaseauto dan ook. Er is een idioot misverstand bij GroenLinks en D66. Zij denken dat de overheid de volledige kosten voor haar rekening moet nemen als auto's mooi en schoon zijn. Maar als we dat doen, komen we echt van een koude kermis thuis. Ik heb inderdaad vaker met Tesla gemaild, ge-sms't en gesproken dan met wie dan ook. Ik heb geen enkele andere instantie vaker dan één keer ontmoet. Sterker nog, niemand heeft mij dit ingefluisterd. De ergernis over wat er gevraagd werd, was bij mij zó groot. Ik wijs nog maar eens op het leereffect van de Mitsubishi Outlander. Het amendement van de heer Huizing en mij werd destijds gesteund door, toen nog PVV-woordvoerder, de heer Van Vliet. Dat waren 76 zetels. De hele Tweede Kamer lachte ons in 2011 uit. Wij zouden spoken zien, maar het heeft een miljard gekost, omdat de rest van de Kamer niet mee wilde gaan en 0% bijtelling voor de Mitsubishi Outlander, de Volvo V60 en dat soort auto's op haar plek vond. Wij staan nog steeds in de traditie dat je niet moet overstimuleren, maar wel een mate van stimulering moet doen. Anders krijg je weer het gedrag van even stimuleren en dan nul; dat gaat hem echt niet worden.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
De heer Omtzigt en ik zijn het roerend eens. Daarom heb ik samen met hem het amendement ingediend over de 10% bijtelling in de IB. Daar hoef ik dus niet op in te gaan. Ik wil een klein ding rechtzetten, een feitelijke zaak. Een Tesla is geen technologische doorbraak. Elektromotoren bestaan al tientallen jaren. Als zo'n accu op is, belast hij nog steeds het milieu. Bovendien is de actieradius van een kleuterniveau, dus: niks technologische doorbraak, geen subsidie. Klaar!

De heer **Omtzigt** (CDA):
Op dat laatste punt zijn we het dan niet eens met de heer Van Vliet. Ik geloof niet dat wij hier autotechniek moeten gaan bestuderen tot het einde.

Ik kom op het tweede punt, namelijk de Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP). Wij krijgen eind van het jaar een brief over de manier waarop die worden doorgevoerd. De staatssecretaris draait heel makkelijk om de hete brij heen: voor de bpm is het in te voeren, want voor een nieuw model betaal je de nieuwe bpm en voor een oud model de oude bpm. Maar er zijn twee andere autobelastingen, namelijk de mrb en de leasebijtelling. Begrijp ik goed dat de staatssecretaris van plan is om de CO_2-waarde die van toepassing was op het moment van inschrijven, van toepassing te laten verklaren op de mrb die betaald wordt? Als de CO_2-waarde verandert, wordt dus voor auto's die voor de verandering van de testprocedure op de weg zijn toegelaten, één tarief betaald en voor iden-

tieke auto's die daarna zijn toegelaten, een ander tarief. En waar wordt het effect het grootst? Sorry dat ik het weer moet noemen, maar dat is bij de semi-elektrische auto's. Wij vermoeden dat die dan boven de 50 gram komen. Dan is niet meer de 7% bijtelling van toepassing, maar de 22% bijtelling. Het wordt dus drie keer zo duur. Betekent dat nu dat de oude auto's onder de oude bijtelling blijven en dat dus twee dezelfde auto's 200% kunnen verschillen in bijtelling, alleen maar omdat de een later op de weg gekomen is dan de ander? Of betekent het dat niet? Wij willen hier heel graag klip-en-klaar antwoord op hebben voor het eind van het jaar.

Er is nog een tweede probleem, namelijk bij de bpm-teruggave. Niet voor niets was de heer Van Dijck al bezig met de in- en export. Je krijgt een gedeelte van je bpm terug, maar het kan straks zijn dat je meer bpm terugkrijgt dan je ooit betaald hebt bij de export. Ik zie het heel naar in voor het hele in- en exportbedrijf waar wij het eerder over gehad hebben. Graag krijg ik hier eind 2016 een uitgebreide toelichting op. Ik ga daar nu geen moties over indienen, maar dit moet flinke hoofdpijn veroorzaken op het ministerie van Financiën. Ze mogen even gejuicht hebben over de Panama Papers, maar nu kan de staatssecretaris dit weer op hun bureau leggen.

Voor de rest hebben wij enige sympathie voor het voorstel van mevrouw Schouten om behalve extra belasting te laten betalen voor oude dieselbusjes er ook voor te zorgen dat er een prikkel is om ze van de weg te nemen. Zoals ik in de eerste termijn zei, gaat het vaak om mensen die al tien jaar zzp'er zijn en niet onmiddellijk duizenden euro's klaar hebben liggen voor een nieuw busje. Ik hoop dus dat de staatssecretaris positief meedenkt om hier iets voor uit te werken.

De **voorzitter**:
Hiermee zijn wij aan het eind gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik begrijp dat de staatssecretaris direct kan antwoorden. Het woord is aan de staatssecretaris.

☐

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. Ik probeer het huishoudelijk zo in te richten dat ik eerst inga op de vragen, dan op de amendementen en daarna op de moties.

Ik begin met de vragen. De heer Van Vliet heeft aandacht gevraagd voor buitenlandse kentekens. Zo ken ik hem ook. Hij heeft trouwens een warmhartig pleidooi gehouden tegen instrumentalisme dat ik onderschrijf. Op de buitenlandse kentekens wil ik graag terugkomen in de halfjaarrapportage. Naar aanleiding daarvan wil ik met hem en ongetwijfeld ook met de heer Omtzigt een debat voeren.

Mevrouw Schouten vroeg nog naar de inzet van Nederland ten aanzien van het bronbeleid en de CO_2-uitstoot. Zoals bekend — daar hebben we het in de eerste termijn over gehad — zal de Europese Commissie een voorstel doen. Zodra de Commissie met dat voorstel gekomen is, zal ik de staatssecretaris van I en M vragen — en de inzet is wel helder en conform datgene wat ik in de eerste termijn zei — om de Kamer een reactie te geven over de verdere stappen en de verdere inzet van Nederland. Laten we namelijk één ding vaststellen over bronbeleid: het werkt, het is het meest efficiënt, je krijgt de meeste klimaatwinst voor je euro.

Dan vraagt de heer Van Dijck, als ik dat een filosofische vraag mag noemen, waar de efficiëntie gebleven is. Op het terrein van efficiëntie begrijp ik zijn betoog erg goed, maar we zijn bezig met de grootste opschoning van de autobelastingen ooit. De subsidie waarvan we hebben vastgesteld dat die niet tot efficiëntie en klimaatwinst leidt, bouwen wij — dat gaat vrij snel — geheel af. Ik heb vanochtend in mijn brief laten weten dat ik ook bereid ben tot een soort slot op de deur om daarmee oversubsidiëring te voorkomen. Ja, de bpm wil ik inderdaad afbouwen, zoals ik in eerste termijn ook heb aangegeven. Zoals ik zei, kan dat echter niet in één keer. Als we de bpm namelijk in één keer zouden afbouwen, zouden we in één keer een soort grootschalige onteigening organiseren voor alle wagenparkbeheerders of fleetowners. Dat kan dus niet, het moet gelijkmatig, omdat de waarde van bestaande wagenparken nu eenmaal afhangt van de nieuwprijs van nieuwe auto's. Die onteigening wil ik hier dus niet gaan organiseren op kosten van fleetowners en leasemaatschappijen. Dat moet nu eenmaal langzaam. Dat had ik misschien best sneller gewild, maar dat is niet in alle opzichten verstandig.

De heer Van Dijck heeft zorgen over de meetmethode, en die zorgen deelt hij met de heer Omtzigt. Die zorgen deelt hij met nog iemand, en wel met mij. Ik wil, in de woorden van de heer Omtzigt, niet om een hete aardappel heen draaien. Ik wil de hete aardappel best benoemen, maar dit staat wel los van het wetsvoorstel. Wij moeten namelijk sowieso een periode door — en ik maak mij daar grote zorgen over — van transitie van de ene tabel naar de andere. Die levert natuurlijk geen enkele klimaatwinst op. Het is wel zo dat de consument een beter inzicht krijgt in wat zo'n auto in de praktijk verbruikt. Ik zie echter niet uit naar die exercitie, want die transitie wordt niet eenvoudig. Het heeft hier niks mee te maken, maar ik kan in reactie op beide heren wel zeggen dat ik gedurende dit jaar terugkom op de vraag hoe dat zal moeten gebeuren. Het zou best kunnen zijn — daar heeft de heer Van Dijck gelijk in — dat dat te maken heeft met het tijdelijk ingewikkelder maken van die wetgeving. Daar zit ik absoluut niet op te wachten, maar dat kan dan niet anders en dat staat los van dit wetsvoorstel. Verder is mijn sympathie geheel bij de twee heren die dit hebben aangekaart.

De **voorzitter**:
Het is om de hete brij draaien, niet om een hete aardappel.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik geloof dat er om de aardappel heen werd gedraaid, en ik voeg mij graag naar de woorden van de Kamer.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Er wordt om de hete brij heen gedraaid, maar dat doet de staatssecretaris nu niet. Mag ik dit zien als een toezegging om zowel op de bijtelling voor leaseauto's als op de mrb-bijtelling terug te komen in die brief van eind 2016? De staatssecretaris heeft gelijk: dat hoort hier niet bij, maar het moet dan wel.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ja, en tevens kan de heer Omtzigt dit zien als een toezegging dat ik tot die tijd zal strijden voor een uitvoerbaar systeem. Nederland heeft het systeem het meest CO_2-afhankelijk gemaakt en heeft nu ook van die transitie het meeste last. Het is niet iets om vrolijk van te worden.

De heer Omtzigt vroeg nog naar de contacten. Ik heb, zo goed en kwaad als het gaat, mijn eigen agenda doorgeharkt, en in de brief staat het aantal contacten dat ik heb gehad. Voor wat betreft de collega's heb ik, gezien de beperkte tijd die ik had, moeten verwijzen naar het WOB-verzoek en daarbij zijn ook de aantallen terug te vinden. De contacten die er met ambtelijk Financiën zijn geweest, heeft hij nog niet van mij gekregen, maar ik meen dat hij daar nu pas naar vroeg. Die heb ik inmiddels ook verzameld en daar kan ik ook wat over zeggen. In het kader van de werktijd van deze autobrief is er vijf keer ambtelijk contact van Financiën geweest met de brede coalitie, te weten RAI, BOVAG, VNA, ANWB en Natuur & Milieu. Er is in die periode vier keer ambtelijk contact geweest met Tesla, een keer met Pon Holding en maar liefst zes keer met de lpg-branche.

Ik ben hiermee door de vragen heen en dan ligt er nog een enorme berg amendementen waar ik mij vanaf nu probeer doorheen te worstelen.

Voor het amendement van mevrouw Schouten op stuk nr. 16 over het niet afbouwen van de dieseltoeslag heb ik in eerste termijn al begrip getoond. Aanvaarding van dit amendement zou betekenen dat diesel en benzine in gelijke mate in euro's profiteren van de verlaging. Ik wil het oordeel over dit amendement echt aan de Kamer laten.

Dan kom ik op het amendement op stuk nr. 18 van mevrouw Schouten en de heer Groot over de verlenging van het halftarief van de mrb voor nog twee jaar, te financieren uit een bijtelling die dan voor de plug-ins direct naar 22% gaat. Dit amendement creëert een verschuiving van stimulering van nieuw naar tweedehands en van zakelijk naar particulier. Bij van zakelijk naar particulier probeer ik nu de blik te vangen van de heer Bashir die daar de vorige keer een groot punt van heeft gemaakt. Het is dekkend, het is uitvoerbaar en het is niet in strijd met het energieakkoord. Ik laat dit aan het oordeel van de Kamer.

De noodprocedure is bijzonder. Ik heb in de brief van vanmorgen een voorstel gedaan, maar dit amendement van de heer Omtzigt is nog een stukje fermer. Hij stelt de kortst mogelijke route voor naar een eventuele bijstelling van de bijtelling voor nulemissie-auto's indien dat noodzakelijk zou zijn. Dat is een bijzondere figuur. Het gaat namelijk via een AMvB, maar wel met voorhang in beide Kamers. Eerlijk gezegd, heb ik er niet zo veel op tegen als de Kamer ervoor kiest om via deze manier invloed op het beleid uit te oefenen en wetgeving tot stand te brengen. Het wetgevingstraject is zonder meer mooier, maar ik moet eerlijk toegeven dat dit sneller is. We hebben het besproken en ik laat het aan de Kamer, want het is aan haar om te bepalen hoe zij invloed uitoefent op het beleid en hoe zij wetgeeft.

In het amendement op stuk nr. 20 wordt de nulemissie naar 10% gebracht. Ik heb begrepen dat de heer Van Vliet heeft meegetekend. Dit vind ik aan de noodrem trekken terwijl we er nog niet zijn. Ik ontraad dit amendement.

In hun motie op stuk nr. 21 over het in kaart brengen van opties voor betalen voor gebruik et cetera, vragen mevrouw Van Tongeren en de heer van Weyenberg iets vanzelfsprekends, omdat ik al meerdere malen heb herhaald dat het kabinet in deze periode het betalen naar gebruik niet invoert en zich op dit dossier in bijwonende en vraagbeantwoordende zin beweegt. Deze motie lijkt daarin niet opportuun en ik ontraad haar dan ook.

De **voorzitter**:
Voordat u verder gaat, een korte vraag van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik begrijp het niet helemaal. Ik weet dat het kabinet het niet van plan is, maar dit komt voort uit een afspraak in het energieakkoord om opties goed in kaart te brengen. Waarom zou je dan een paar opties bij voorbaat al uitsluiten? Ik stel hier helemaal niet voor dat het ingevoerd moet worden, maar alleen dat je alle verschillende opties goed in kaart brengt, opdat je op enig moment — dat zal waarschijnlijk een volgende regering zijn — een goed afgewogen keuze kunt maken.

Staatssecretaris **Wiebes**:
De passage in het energieakkoord is dat namens de regering de vergaderingen worden bijgewoond en dat vragen van branches en maatschappelijke partijen worden beantwoord. Opties in kaart brengen, is toch weer een andere rol en die past daar niet in. Ik ontraad de motie daarom. Dat wil echter niet zeggen dat deze moties op de een of andere manier worden uitgesloten. Ze worden ook niet omarmd. Ik zeg iets over het in kaart brengen en niet over de varianten zelf.

In de motie op stuk nr. 22 vragen mevrouw Van Tongeren en de heer Van Weyenberg naar het in kaart brengen van scenario's met ingroeimodellen, tussendoelen en evaluaties. Zij verwijzen ook naar de motie-Vos. Mijn collega, de minister van EZ, zal met een brief reageren op de motie-Vos. Mijns inziens past het beter in dat kader. Ik zou de indieners willen suggereren om de motie aan te houden. Mochten zij daartoe niet bereid zijn, dan moet ik zeggen dat zij overbodig is, want het is immers de minister van EZ die ermee aan de gang is en een brief heeft toegezegd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het voordeel van een kleine fractie is dat je veel verschillende debatten doet. De minister van Economische Zaken verwijst bij auto's meestal eerst naar deze staatssecretaris en vervolgens naar de minister van Infrastructuur en Milieu, die weer terugverwijst naar deze staatssecretaris. Om die reden probeer ik het dit keer hier. Ook in deze motie wordt alleen maar gevraagd om de scenario's in kaart te brengen. Het energieakkoord staat en ik ben echt aan het goede adres met deze staatssecretaris om te vragen hoe dat fiscaal voor elkaar gebracht moet worden. In de desbetreffende paragraaf van het energieakkoord staat duidelijk dat dit alleen wordt uitgevoerd met fiscale maatregelen. Bij de twee andere bewindspersonen vang ik daar consequent bot. Deze staatssecretaris gaat over fiscale maatregelen. Dat is deel een. Als de staatssecretaris zegt "haal het stuk van de

motie-Vos eruit en dan ben ik bereid om het te doen", ben ik bereid om dat stuk uit de motie te halen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Als er een constatering uit gaat, betekent dat niet dat de inhoudelijke samenhang verdwijnt. Mijn suggestie aan de indieners is om deze motie aan te houden totdat minister Kamp met zijn brief is gekomen. Er speelt hier geen lokettenkwestie; de minister van Economische Zaken heeft toegezegd om op dit punt met een brief te komen.

De **voorzitter**:
Aanhouden, intrekken of in stemming brengen, mevrouw Van Tongeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik denk aanhouden. Ik moet dan maar schriftelijke vragen stellen aan alle drie bewindspersonen tegelijk, vermoed ik, nadat wij de brief van minister Kamp hebben gekregen.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (34391, nr. 22) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Met de motie van mevrouw Van Tongeren op stuk nr. 23 wordt het kabinet verzocht om voorstellen te doen om de lease-stekkerauto's voor de Nederlandse markt te behouden. Dat is een samenloop, want in het amendement op stuk nr. 18 komen collega's van mevrouw Van Tongeren met suggesties om precies dat te doen en dat dan ook nog te dekken. Met dat amendement en mijn advies daarover in gedachten, wil ik deze motie vervolgens ontraden, omdat ze minder ver gaat dan het amendement op stuk nr. 18. Ik ontraad deze motie dus.

Mevrouw Neppérus verzoekt met haar motie op stuk nr. 24 om de opbrengst van de dieseltoeslag in de mrb in te boeken en terug te sluizen. Ik vind dat zeer sympathiek en begrijpelijk. Tegelijkertijd is er elders in het pakket een terugsluis in een slooppremie voorgesteld. Ik wil de Kamer niet mijn opvattingen opleggen, maar dat lijkt mij eerlijk gezegd toch betekenisvoller. Ik heb het over de motie op stuk nr. 29 van de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid. Hoe sympathiek ik de gedachte in de motie op stuk nr. 24 ook vind, ik vind de verdergaande in de motie op stuk nr. 29 gevatte gedachte sympathieker. Ik suggereer mevrouw Neppérus om te overwegen deze motie in te trekken, mocht zij het met mij eens zijn over de volgorde van wenselijkheid.

De **voorzitter**:
En anders?

Staatssecretaris **Wiebes**:
En anders laat ik het oordeel aan de Kamer. Er zit volgens mij een hiërarchie in aantrekkelijkheid en ik vraag mevrouw Neppérus om haar gedachten daarover te laten gaan, maar er is zonder meer niets op tegen. Mocht zij de motie niet intrekken, dan zal ik deze motie aan het oordeel van de Kamer laten. Het een sluit het ander echter wel uit.

De heer Van Vliet bekommert zich in zijn motie op stuk nr. 25 om de lpg-branche. Ik weet niet hoe vaak ze bij hem zijn langs geweest! Ik zie hier geen oproep waarmee ik nu iets kan. Het break-evenpunt ligt tussen de 11.000 en 16.000 kilometer. Het zijn de laagste belastingen per kilometer. Het zijn verreweg, maar dan ook verreweg de laagste accijnzen per liter. Ik zie geen reden om naar aanleiding van deze motie in de benen te komen. Ik acht het level playing field, op de manier die ik net heb geschetst, voldoende aanwezig. Ik ontraad deze motie.

De motie-Van Weyenberg/Van Tongeren op stuk nr. 26 gaat over één vast laag belastingtarief op stroom voor elektrische auto's. We hebben het hierover uitvoerig gehad in het kader van het Belastingplan. Ten eerste is het tarief van de laadpalen hier niet het knelpunt en ten tweede moet ik er niet aan denken dat ik een manier zou moeten vinden om het thuis laden tariefmatig te onderscheiden van het thuisgebruik. Ik heb met zeer veel sympathie gedaan wat ik kon voor het initiatief destijds van de heer Van Weyenberg, dat ik ook geheel op het conto van de Kamer heb geschreven. Ik heb dat met liefde uitgevoerd, maar ik zie geen aanknopingspunten om verder te gaan. Ik ontraad deze motie.

Dan de motie op stuk nr. 27 over het behouden van het halftarief in de mrb. Dat is eigenlijk hetzelfde advies als de eerdere motie van mevrouw Van Tongeren. Hebben we daar twee van? Hier gaat iets mis, denk ik, of heb ik het verkeerd?

De heer **Van Weyenberg** (D66):
De ene motie gaat iets verder dan de andere. Ik weet wat de staatssecretaris nu gaat zeggen, maar ik zal deze motie aanhouden in afwachting van de stemming over het amendement van mevrouw Schouten en de heer Groot. Dat amendement dekt het punt van de hybride auto's, maar ik wacht eerst de stemming af en houd mijn motie aan. Ik zal de motie niet in stemming brengen als het al via het amendement gerealiseerd wordt. Dat zou een beetje raar zijn.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Van Weyenberg stel ik voor, zijn motie (34391, nr. 27) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Wiebes**:
In de motie op stuk nr. 28 wordt de regering verzocht om te verkennen hoe het aantal bijzondere regelingen in de autobelasting afgebouwd kan worden. Ik heb gezocht naar het draagvlak onder al die bijzondere regelingen en het in alle eerlijkheid niet gevonden, ondanks een vrij uitvoerige sondering. De afbouw zou een flinke vereenvoudiging zijn, dat zei ik in mijn eerste termijn al, maar het zou ook gevolgen hebben voor allerlei deelsectoren. Ik wil het departement alleen maar belasten met het in kaart brengen hiervan als zich hiervoor een ruime meerderheid aftekent. Om dat te testen laat ik het oordeel aan de Kamer, maar ik zeg er

van tevoren bij dat allerlei doelgroepen hierdoor geraakt worden. Diegenen die dat onder ogen zien laat ik in overweging dit over te nemen, maar destijds was het draagvlak hiervoor te beperkt.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Misschien ter toelichting: het is ook mogelijk om er een variant voor te maken. Wanneer bijvoorbeeld politieauto's duurder worden, gaat het geld terug naar de politie. Dat is expliciet wat de motie vraagt. Ik snap wat de staatssecretaris van de Kamer vraagt en we zullen dat bij de stemmingen zien.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Zo is het. Ik heb ook gehoord dat niemand berooid hoeft te worden, maar dat er mogelijkheden zijn om zaken fiscaal te stimuleren. Ik neem dat in dankbaarheid aan, maar laat desondanks de proof of the pudding bij de Kamer.

De heer **Groot** (PvdA):
Deze motie ligt ook in het verlengde van een oproep die ik eerder heb gedaan om per vrijstelling te bekijken of er nog goede redenen voor te bedenken zijn; wat is er voor en wat is er tegen afschaffing? Beantwoordt het middel nog aan het doel? Zo'n notitie zou er kunnen komen, daar is herhaaldelijk om gevraagd.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Als de Kamer daar langs die lijnen om vraagt, komt die er.

De heer **Van Weyenberg** (D66):
Het doel van de indieners bij die variant is dat door de opbrengst aan te wenden bijvoorbeeld de politie meer geld krijgt en daarmee de auto's kan kopen. De motie beoogt om de opbrengsten zo gericht mogelijk terug te geven, zodat de sectoren er zo min mogelijk van merken.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik heb de beweegredenen van de heer Van Weyenberg goed gehoord. Nog belangrijker is dat de collega's die daar straks over moeten stemmen de beweegredenen van de heer Van Weyenberg goed hebben gehoord.

De motie op stuk nr. 29 is zeer sympathiek en is net even langsgekomen toen ik het over de motie van mevrouw Neppérus had. Het gaat in de motie van mevrouw Schouten en de heer Groot om de opbrengst van de roettaks, om het maar even zo te noemen, terug te sluizen naar de doelgroep en deze in staat te stellen met een kleine verschoningsprikkel door een opkoopregeling tot een nog snellere verschoning te komen. Dat is zowel trekken als duwen in de richting van minder roet. Ik vind dit op allerlei manieren sympathiek en het roept mij op dit in kaart te brengen. Iedereen ziet dat hier kaders worden overschreden en dat hier nogal wat aan de hand is, maar het is niet kansloos en ik zou er zeer voor gemotiveerd zijn om dit uit te werken en uit te voeren. Nu heb ik na de brief van de voorzitter over de nieuwe figuur om de motie over te nemen, geaarzeld of ik daar niet eens mee zou experimenteren. Ik wil mevrouw Neppérus, die het misschien op een andere manier wil, echter niet bruuskeren. Ik laat dat overnemen dus even zitten en laat het oordeel aan de Kamer.

De **voorzitter**:
Dat is de motie op stuk nr. 24. Als niemand daar tegen is, kunnen wij ...

Staatssecretaris **Wiebes**:
Mevrouw Neppérus heeft even bedenktijd nodig, dacht ik.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik hecht aan stemming over deze motie.

De **voorzitter**:
Dan komt de motie op de lijst.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Wij zijn hiermee aan het eind gekomen van de behandeling van het wetsvoorstel. Over de amendementen en moties zullen wij volgende week stemmen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Vorige keer werd gezegd dat, omdat er haast bij was, de stemming op donderdag zou plaatsvinden. Dat is op zich geen enkel probleem. Volgens mij is iedereen wel klaar met de amendementen en moties.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Is de haast een wens of een noodzaak?

De **voorzitter**:
Het is een wens.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Er is een wenselijkheid tot versnelling maar geen noodzaak.

De **voorzitter**:
Dan stemmen wij gewoon dinsdag.

De vergadering wordt van 17.54 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Vermeij